

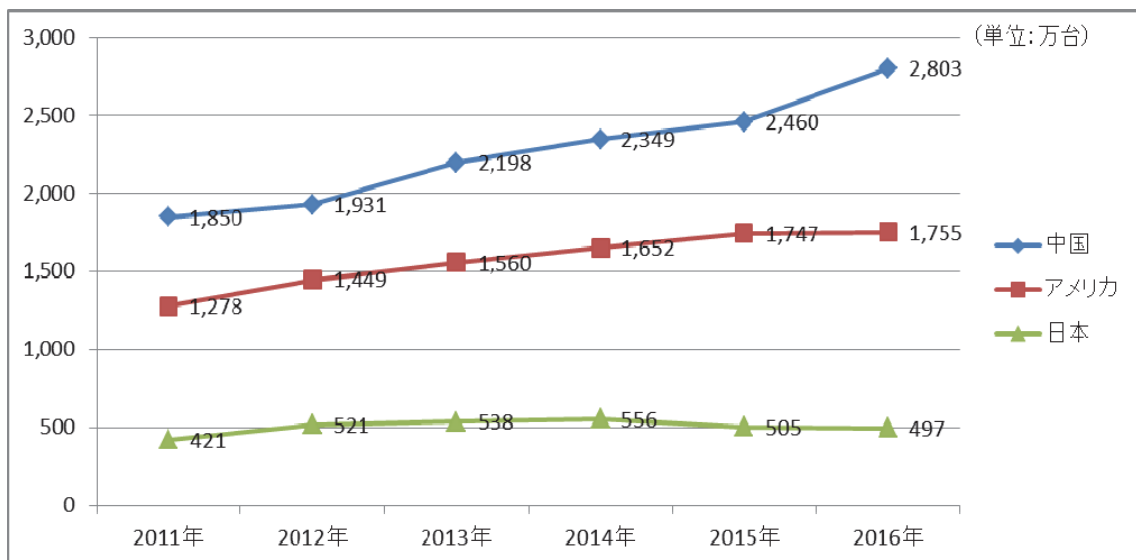


【青島支店】

世界一の市場～中国の自動車販売～

1. 中国における自動車市場について

世界中で一つの経済指標として活用されている自動車販売台数ですが、中国においても1990年代からの急速な経済発展とともに自動車販売台数は劇的に増加し、世界一の自動車販売市場へ成長しました。中国自動車市場の発展の歴史をたどると、大きな転換期となったのが、2009年の「汽車下郷政策」です。この政策は、自動車が普及していなかった農村地区の需要を取込むことを考えた政策で、内容としては「農業用車両を自動車に乗り換える場合の補助金」や2015年10月から再導入されている「1,600cc以下の自動車購入に対する自動車取得税の引き下げ」などが盛り込まれていましたが、後者の取得税の引き下げによって農村地区のみならず、都市部でも需要が伸びたことによって、自動車販売台数は大きく増加しました。



自動車普及率(2015年末現在)

	人口1,000人当たり 自動車台数(台)	自動車1台当たり 人口(人)
中国	115	8.7
アメリカ	846	1.2
日本	611	1.6

そのような歴史をたどりながら、2008年までは1,000万台未満だった自動車販売台数は、2009年に1,000万台を突破し、2016年は2,803万台と飛躍的に発展しました。ちなみに、2016年のアメリカ、日本の自動車販売台数はそれぞれ1,755万台、497万台となっています。

自動車販売台数で2009年からアメリカを抜いて世界1位に躍り出た中国ですが、2016年の販売台数では、アメリカに対して約1,000万台の差を付けています。しかし、自動車普及率では大きく劣っており、2015年時点での人口1,000人当たり保有台数は、アメリカ846台、日本611台に対して中国は115台となっています。世界平均の172台を下回っている状況であり、自動車の普及率は先進各国と比較すると非常に低いものとなっています。

急速な経済発展、沿岸地区の都市整備、中所得者層以上の生活水準向上等、先進国を上回る点や同水準程度の点も多々ありますが、その反面、農村地区の未整備、インフラの未発達、低所得者層以下の生活水準未成熟等、発展途上国としての要素も未だに多く散見されます。数年前と比べると経済成長が鈍化している中国ですが、農村地区の開発や低所得者層以下の生活水準向上等によって、更に大きく成長できる可能性を有しています。自動車市場も単純に人口だけで言えば、自動車を保有している割合は僅かで、市場としてはまだまだ伸び代があり、今後の更なる市場拡大が期待されています。

2. 自動車販売に関連する施策（小型車減税措置）

2015年9月29日の中国人民政府国务院常务会议で「新エネルギー車・小型車の発展を促進し、排ガス基準を満たさない自動車を淘汰することは、エネルギー・環境負荷を和らげ、自動車の産業構造の高度化・消費の高度化を推し進め、新たな経済の成長を促進することに有利だ」として、新エネルギー車支援政策、環境規制を満たさない「黄標車」の淘汰とともに、小型車減税措置の実施が発表されました。

小型車減税措置とは、2015年10月1日から排気量1600cc以下の乗用車購入に係る自動車取得税を10%から5%に減税するもので、環境対策の一環および景気刺激策として実施が決定されました。ここ数年の自動車販売台数の推移を見ると、2013年が前年比+13.8%だったのに対して2014年 前年比+6.9%、2015年 前年比+4.7%と増加率は低下傾向にありました。その中でも2015年は、自動車販売店の在庫数の増加とそれに伴う値下げ競争の激化により、消費者の間で更なる値下げの期待感が高まり、結果として販売台数の鈍化に

繋がったと言われています。

減税措置の効果について、一般的に中国で販売数の多い乗用車で試算すると、1台あたり2,983～7,940元（@16.49：49,190～130,931円）程度の減税効果があります。これは、中所得者層の年間可処分所得の10～30%程度に相当し、消費者の購入意欲を刺激するには十分な措置と言えます。実際に2016年の自動車販売台数は、前年比+13.9%と大きく増加しており、減税措置による効果が如実に表れています。

この減税措置は、当初2016年12月末までの時限措置でしたが、他産業への生産波及効果や急激な販売台数の減少を抑制するため、2017年12月末までの延長が決定しています（税率は7.5%で当初優遇措置の半分に縮小）。中国汽车工业协会は、この減税措置の延長によって、2017年の自動車販売台数は約2,940万台（前年比+4.9%）になると予想しています。

3. 今後の課題と展望

中国全体における喫緊の課題の一つに、環境問題があります。日本でもニュース等で報道されている通り、中国においては深刻な大気汚染が進行しており、PM2.5の濃度値が環境基準値を下回ることは少なく、天気予報に加えて「正常」、「軽度汚染」、「中度汚染」、「重度汚染」の4段階で示す大気汚染警報も導入されています。暖房の利用により冬場は大気汚染が深刻な時期となり、一部地域では工場の一時的な操業停止や規制区域内の自動車通行を制限する緊急措置を実施しています。

そのような中、今日まで人口約14億人の巨大市場と外資自動車メーカーの進出、中国政府施策によって拡大を続けている中国自動車市場ですが、前述の景気刺激策としての小型車減税措置と同時に環境対策としての新エネルギー車支援、環境規制を満たさない自動車の淘汰も発表しています。特に電気自動車やプラグインハイブリッド自動車といった、新エネルギー自動車に対しては、国を挙げて推進しており、補助金制度の改定等によってガソリン自動車からの買換えを促進しています。

しかし、補助金を考慮しても新エネルギー自動車の購入には多額の支払いが必要となるため、一般の人々にとっては、高いハードルとなります。また、国産ガソリン自動車でも高くて買うことができないという声も多いようです。中国では自動車ローンの利用が新車購入で30%程度（中古車の場合5%未満）と低い水準となっており、欧米先進諸国の自動車ローンの利用平均70～80%と比較しても大きく見劣りします。

中国の自動車ローンは、借入金額の上限が車両価格の80%（商用車の場合は70%、中古車の場合は50%）、借入期間が5年以内（中古車の場合は3年以内）に規制されており、中国政府は消費刺激策の一環として貸出比率の上限を弾力化するなどの「自動車ローン管理弁法」の緩和を計画しています。自動車ローンの利用率を上げることで、これまで購入を見送っていた所得層の取込みが図られ、更なる自動車市場の拡大と自動車普及率の上昇が期待されます。

4. 終わりに

まだまだ伸び代のある中国自動車市場ですが、近年の中国進出企業もサービス関連業と並び自動車関連業が多く見受けられます。ただ、同業他社や地場企業との競争も激しさを増しており、淘汰されてしまう企業も少なくありません。その中で依然として技術力の高い企業などは、大手企業等の要請などもあり、多くの受注を確保しています。海外への進出を検討する際には、現地での実地調査やマーケット調査、様々なパターンの経営シミュレーション等事前調査が非常に重要となります。当店では、様々な現地情報の提供や要望に応じたコンサルティング会社の紹介、販売先、仕入先の紹介なども行っております。少しでもご興味をお持ちいただけましたら、当店までお気軽にお問い合わせください。

以 上

【参考文献】

- ・ みずほ総合研究所 2016年11月28日記事
「中国小型車減税の効果と先行き 他産業への波及効果は大きく減税延長の可能性も」
<http://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/economics/insight/pdf/R208-0143-XF>
- ・ 車査定マニア
「中国の自動車販売台数の推移～アメリカを抜いて世界第1位に！」
<http://www.kuruma-sateim.com/statistics/china-transition>
- ・ 浙江在线汽车 2017年1月9日掲載記事
<http://www.auto.zjol.com.cn/system/2017/01/09/201417686.shtml>
- ・ BBC NEWS JAPAN 2015年12月8日掲載記事
「中国大気汚染、北京で初の最高『赤色警報』」
<http://www.bbc.com/japanese/35036373>

【参考統計】

- ・ 一般社団法人日本自動車工業会
<http://www.jama.or.jp>
- ・ 一般社団法人日本自動車販売協会連合会
<http://www.jada.or.jp>
- ・ 中国汽车工业协会
<http://www.caam.org.cn>
- ・ 自動車産業ポータル MARKLINES
<http://www.marklines.com>